دور الممرات المائية فى الصراع العثماني – البرتغالي في القرن السادس عشر

صابر رجائي عبد الرحمن[1] نهي عثمان عزمي[1] معتز أحمد مرعي[1]

كلية السياحة والفنادق، جامعة مدينة السادات

الملخص

تناول البحث الدور المحوري للممرات المائية أثناء الصراع العثماني البرتغالي في القرن السادس عشر الميلادي، و ذلك لأهمية تلك الممرات للتجارة الشرقية منذ عهد المماليك، و لذا استعرض البحث أهمية البحر الأحمر و المحيط الهندي كممرات مائية و التعرف بجغرافيتهما و دورهما فى التناحر بين الجانبين العثماني و البرتغالي لفرض سيطرتهما الكاملة عليهما، كما أوضح البحث الدور العثماني فى التصدي للخطر البرتغالي. وأظهرت نتائج البحث و التي من أبرزها توضيح أهمية الموقع الإستراتيجي للوطن العربي إذ أنه يربط قارات العالم الثلاث: آسيا، أفريقيا و أوروبا و بينت القيمة التاريخية و الحضارية للمحيط الهندي كطريق تجارى و إكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح و الدور الذي لعبه فى تغيير مسار التجارة الشرقية، كما أوضحت القيمة التاريخية و الحضارية أيضا للبحر الأحمر كأقصر شريان مائي يربط القارات و كذلك أظهرت عيوبه.

الكلمات الدالة: خطط البرتغال الاستعمارية – المحيط الهندي – البحر الأحمر - الصراع العثماني البرتغالي - التجارة الشرقية - أوزدمير باشا.

المقدمة

إستمر الصراع البرتغالي المملوكي من أجل السيطرة علي البحر الأحمر واحتكار التجارة الشرقية إلي سقوط الدولة المملوكية عام ١٥١٧م علي يد العثمانيين الذين أصبحوا (فيما بعد) ورثة الصراع مع البرتغاليين. و قد سعت الدولة العثمانية إلي الاستيلاء علي إقليم الحبشة واحتكار التجارة الشرقية و جعل البحر الأحمر عثمانيا، وذلك للحد من تطلعات دولة البرتغال بتحويل الحبشة إلي المذهب الكاثوليكي(١) واحتكار التجارة الشرقية وكذلك التجارة الحبشية، وقد استمر النزاع بين القوتين لوقت طويل حيث لم يكتب النصر لأياً منهم فى المعارك العسكرية المتعددة بينهما(٢). وقد كان البحر الأحمر ميدان النشاط العسكري البرتغالي إلى جانب المحيط الهندي لفترات طويلة خلال عصر دولة المماليك، حيث كان طريق البحر الأحمر هو الطريق المصري الطبيعي للتجارة الشرقية (تجارة التوابل ويطلق عليها أحيانا تجارة البهار) فأدي ذلك إلي نشاط البرتغال وتسابقها قبل غيرها من أجل السيطرة علي تلك التجارة بإنشاء القواعد البحرية العسكرية من أجل إمكانية تحويل مسارها فقامت بدعم الاستكشافات البحرية من أجل التعرف علي طريق بحري آخر يكون بديلا للبحر الأحمر وأكثر أمناً مما أدي في

---

١ المذهب الكاثوليكي هو أكبر طوائف المسيحية و التي يقع مركزها الروحي في مدينة الفاتيكان ، و يصف المذهب جميع الكنائس المسيحية التي تقر بسيادة بابا الفاتيكان وتضم العديد من الطوائف و التي من أهمها (الروم الكاثوليك ، السريان الكاثوليك ، الأرمن الكاثوليك ،.......إلخ) – للمزيد انظر :-
McBrien : Catholicism "A Guide To The Eastern Catholic Churches" , (London: Cambridge University, 2011), P.19-20.

٢ أحد العوامل المهمة للتوجه العثماني نحو الخليج العربي هو الغزو الاستعماري الأوربي (البرتغالي) للوطن العربي، وثانيهما ظهور الدولة الصفوية، ويتداخل مع هذين السببين عامل مهم هو رغبتهم في الحصول على السيادة الفعلية، فقد استمرت الصراعات و المعارك بينهم أكثر من ثلاثين عاما بالتحديد بين عامي (١٥٥٠-١٥٨٣) و أهم تلك المعارك (جالديران ١٥١٤م(ضد الدولة الصفوية) ، أوترانتو عام ١٤٨١م (ضد البرتغاليين)، ديو البحرية عام١٥٠٩ م (ضد المماليك والبرتغاليين)، تونس ١٥٣٥م (ضد البرتغاليين)، الجزائر عام١٥٤١ م (ضد البرتغاليين)، ليبانتو/ ليبانت عام ١٥٧١م (ضد البرتغاليين)). – للمزيد انظر :- هاشم محمد أمين ، السودان : الأرض الموارد و السكان " دراسة جيوبولتيكية في وحدة أراضى القطر " ، (الخرطوم : مركز البحوث و الدراسات ،جامعة أفريقيا العالمية ، 2003) ، ص206.

النهاية إلى اكتشاف الطريق البحري الجديد الذي أطلق عليه طريق رأس الرجاء الصالح[١] وذلك بالدوران حول أفريقيا للوصول إلي مصادر تجارة الشرق الاقصي.

و في المقابل فقد قامت دولة المماليك بالتحرك العسكري تجاه خطط البرتغال الاستعمارية علي أمل السيطرة الكاملة علي البحر الأحمر وبالتالي علي التجارة الشرقية اعتمادا على اقتصادها لما تدره من مكوس وأرباح لمرورها عبر أراضيها إلي البحر المتوسط ومنه إلي أوروبا، و قد كان تحرك المماليك في جميع المسارات كبناء سفن حربيه وتعبئه حملات عسكريه وعقد محالفات ومعاهدات دوليه من اجل النصر أو علي الأقل لحفظ التوازن في تلك المنطقة من أجل إبعاد البرتغاليين عنها بغرض الحفاظ علي استمرارية تدفق التجارة الشرقية للحصول علي المكوس والأرباح ، و ظلت الأحداث في حروب ومواجهات عسكريه بين الطرفين، إلي أن تم سقوط دولة المماليك على يد العثمانيين في موقعتي مرج دابق[٢] عام (٩٢٢ هـ/ ١٥١٦م) والريدانيه[٣] عام (٩٢٣ هـ/ ١٥١٧ م)، وبذلك أصبح العثمانيون ورثه للمماليك وأصبحوا وجها لوجه أمام البرتغاليين. وقد أخذت الدولة العثمانية علي عاتقها حماية طريق البحر الأحمر و كذلك الأماكن الإسلامية المقدسة بإقليم الحجاز، وهو ما حذى بها الى تأسيس إيالةالحبشة من أجل مراقبه تحركات البرتغال في البحر الأحمر والحد منها وذلك بسبب الصدام المسلح بين الدولتين على قيمة ايرادات جمارك الدولة العثمانية من الطرق القديمة في الأناضول. فقد هبطت الايرادات بعد سنة ٩١٨هـ/١٥١٢م نتيجة الحروب القائمة بين البرتغاليون والعثمانيين، إذ أقفلت معظم الطرق التجارية، كما سادها الاخطار، وصار التبادل التجاري بين الاقاليم محدوداً، إذ انخفض ايراد الدولة العثمانية من الحرير [٤].

و قد اتخذ الصراع العسكري بين العثمانيين البرتغاليين شكلا جديداً نتيجة التحالف بين البرتغاليين والأحباش، الأمر الذي دفع الدولة العثمانية إلى الاستعانة بالقوى الإسلامية متمثلة في القبائل العربية (ممالك سودان وادي النيل العربية) من أجل إنشاء ايالة الحبشة العثمانية و هو ما تم عام (٩٦٢ هـ /١٥٥٥م) على يد القائد العثماني أوزدمير باشا[٥] أمير أمراء أيالة اليمن في الفترة من (٩٥٦هـ

---

١ طريق رأس الرجاء الصالح: هو أحد أهم و أشهر المعابر البحرية لقارة أسيا و أول من قام بتسمية ذلك الطريق ووصفه جغرافيا هو المكتشف البرتغالي (بارثولوميو دياز) عام 1487م. فقد أطلق عليه اسم (رأس العواصف) و ذلك لكثرة العواصف التي واجهته، ثم أطلق ملك البرتغال (جون الثاني) على هذا الطريق اسم (طريق رأس الرجاء الصالح) حيث كان تعبيرا عن مدى سعادته بإكتشاف الطريق الذى يصلح للإستعمال للوصول للهند، فهو يقع أقصى الجنوب من القارة الأفريقية و يبدأ الطريق من مدينة رأس أقولاس و هى إحدى المدن التى تفصل المحيط الهندى و الأطلسى بجنوب القارة الافريقية و التى يبعد عنها الطريق بحوالى (١٥٠كم) و عن مدينة كيب تاون حوالى (١٤٠ كم) التى تقع جنوب القارة الأفريقية و ينتهى بالوصول الى الهند. – للمزيد انظر :-

Anna Lewis : The First Circumnavigation of Africa, (London: Oxford university, 1997), P.32.

٢ موقعة مرج دابق : أحد أشهر المعارك التي قامت عام 1516م بين المماليك والعثمانيين بالقرب من مدينة حلب السورية والتي انتهت بهزيمة المماليك و أعطى هذا النصر للعثمانيين الفرصة في دخول دمشق ثم العمل على غزو مصر - للمزيد انظر :-

Muir William : The Mameluke Or Slave Dynasty Of Egypt. (1260 : 1517), (London: Cambridge University, 1996), P.129.

٣ معركة الريدانية : وقعت تلك المعركة بين طومان باى و السلطان سليم الأول عام 1517م و التي انتهت بهزيمة طومان باى وإعدامه على باب زويلة و إنهاء حكم المماليك و بداية السيطرة العثمانية على مصر ، و الريدانية هي أحد الأماكن التي تنسب إلى ريدان الصقلي ابن عم جوهر الصقلي من العصر الفاطمي و مكانه الحالي حي العباسية و جزء صغير من حي الوايلى بمصر الجديدة – للمزيد انظر :- محمد على الصلابى : الدولة العثمانية عوامل النهوض و السقوط ،(بيروت : دار المعرفة للنشر ، 1963)، ص109.

٤ إيالة :اللغة تعنى قطعة من الأرض يحكمها والى من قبل السلطان. – **للمزيد انظر** :- مصطفى عبد الكريم : معجم المصطلحات والألقاب التاريخية ، (الرياض : جامعه الرياض، مطبعة الملك فهد ، 2016م) ، ص٧٠.

٥ كان أوزدمير اوغلو جركسى الأصل، و هو الوزير و القائد الحربي في عهد السلطان مراد الثالث والقائد و الصدر الأعظم في عهد السلطان سليم الثاني ، وقد حصل على تكريم قلما حصل عليه سواه وخلّف سجل انتصارات يصعب تكراره، و قد تزوج أوزدمير باشا من فتاه يصل نسبها إلى العباس (رضي الله عنه) و رزق منها بطفلة تدعى " هيما " و طفل أخر يدعى" عثمان " خلفه في الحكم على إياله الحبشة، وينسبه أحد الباحثين إلى سليمان باشا الخادم الذي أحضره معه عند تعيينه كوالي عثماني على مصر وعمل كاشفا وعرف عنه حسن التدبير والإخلاص للدولة العثمانية، و لكن ينسبه

١٥٤٩م إلي ٩٦٢ هـ ١٥٥٥م) الذي أدرك أهميه التواجد العثماني العسكري في المواني المطلة علي ساحل البحر الأحمر الغربي من أجل مراقبه حركة الملاحة البحرية لحماية الأماكن الإسلامية المقدسة من جهة و مواجهة النشاط البرتغالي الحبشي وتحركهم العسكري لمهاجمة مواني البحر الأحمر علي الساحلين الشرقي والغربي من جهة آخري. و قد أصدر السلطان العثماني سليمان القانوني[١] أمراً إلي القائد أوزدمير باشا بتأسيس إيالة الحبشة العثمانية علي الساحل الغربي للبحر الأحمر عام (962 هـ 1555 م) وكانت تشمل مينائي سواكن[٢] و مصوع[٣] وملحقاتهما. وكان يتولي الإيالة حاكم ينتمي إلى العرق العثماني يحمل لقب بكلر بك أو أمير أمراء ويعاونه سنجق باى[٤] في حكم الإيالة بجانب فئتين هم أهل العرف ويمثلون الأمراء وأهل الشرع ويمثلون العلماء. و قد تم إسناد حكم الإيالة منذ عام (1113 هـ- 1701 م) إلي من يتولي إدارة سنجق جدة ويضم إليها منصب شيخ الحرم لمكة المكرمة وكان والي جدة يقوم باختبار وتعيين حاكم برتبه قائم مقام[٥] لسواكن وآخر لمصوع.

باحث أخر إلى السلطان قنصوه الغوري فعندما تم للسلطان سليم القضاء على دولة المماليك الجراكسه و أصبحت مصر ولاية عثمانيه دخل اوزدمير في خدمه الدولة العثمانية بوظيفة عضو متطوع ثم أخذ في الترقي إلى أن وصل لوظيفة كاشف بإحدى نواحي مصر. وقد كان أوزدمير باشا رجلا فاضلا وعالما ورعا ومحاربا ذو خبره قتاليه وقد كان يميل إلى التقشف فقد كان يرتدى فروه صنعت من جلد ذئب عليها قماش من جوخ مجرود لا يبدلها صيفا أو شتاءا ويأكل خبز الذرة من غير ادام و ينام على الأرض بدون فراش، و قد كان حاكما لليمن لعدة سنوات وبعد انتهاء حكمه لليمن اتّجه لفتح بلاد الحبشة فنجح في فتح بعض أنحائها. و قد قام اوزدمير باشا بالعديد من الإنشاءات و التي تمثلت فيما يلي، أقام مسجدا جامعا في ديبارا وعددا من المساجد الصغيرة، أيضا قبل عددا من الأحباش المسيحيين بالإقامة في المناطق الإسلامية. أيضا قام ببناء مسجدا و مدرسة في باب الشعوب في صنعاء. ثم قام ببناء مسجدا في مدينة بندية وأمر ببناء خان من أجل راحة المسافرين والتجار. و أخيرا قام بإرساء قواعد إيالة الحبشة العثمانية و نجاحه في حكم إيالة اليمن والاستيلاء على صنعاء حتى أنعم السلطان العثماني عليه بوسام الجندي الأول. للمزيد انظر:- الحاج أحمد راشد: يمن وصنعا تاريخي (1291هـ - 1872م)، ص337 ؛ أوزتونا، يلماز: تاريخ الدولة العثمانية . المجلد الأول. ط١. ص 331 ؛ أركان حرب فريق متقاعد عاطف باشا : يمن تاريخي، (استانبول: دار سعادت منظومة أفكار (مطبعة سى رقم 54) م، 1865م)، ص54. ؛ محمد ثريا : السجل العثماني، المجلد الأول، (استانبول : مؤسسة فيصل للتمويل للنشر والطباعة ، 1890م) ، ص444. ؛ حسين لبيب ، تاريخ الأتراك العثمانيين، جـ٣، (القاهرة: مطبعة الواعظ للنشر، 1917)، ص8 .

[١] السلطان سليمان القانوني : هو عاشر السلاطين العثمانيين و ثاني من حمل لقب (أمير المؤمنين) من أل عثمان ، و قد بلغت الدولة الإسلامية في عهدة أقصى اتساع لها حتى أصبحت أقوى دولة في العالم في ذلك الوقت ، و قد حكم منذ عام 1520م حتى عام 1566م - للمزيد انظر :-

Barber Noel: Lords Of The Golden Horn From Suliman The Magnificent To Kamal Ataturk, (London: Oxford university,1976), P.131.

[٢] سواكن: مدينة تقع في شمال شرق السودان ، على الساحل الغربي للبحر الأحمر على ارتفاع ٦٦ متر فوق سطح البحر، و تبعد عن العاصمة الخرطوم حوالي 642كم و عن مدينة بور تسودان ٥٤كم و كانت تضم اختلاطا من السكان، و كانت الصناعات الحرفية مزدهرة بها مثل صناعة الحصير والبطاطين من أصواف البهائم والسروج والنعال من جلود الحيوانات ، و اتخذ حكام الفونج مدينة سواكن منفى لمن لا يريدون بقاءهم معهم في سنار من ملوك دولتهم ووزرائهم ، و قد انتعشت مواني المنطقة و منها ميناء سواكن ثم سعى الخديوي إسماعيل لتعمير المنطقة فبني فيها منازل جديدة و جرت عملية التبادل بين الممالك النوبية والكثير من البلدان– للمزيد انظر :- محمد صالح ضرار : تاريخ سواكن والبحر الأحمر شعب البجه في شرق السودان، (السودان :جامعه الخرطوم، الدار السودانية للكتب للنشر والطباعة، 1981) ، ص79.

[٣] ولاية مصوع : هي إحدى مدن إريتريا الحالية و التي تطل على ساحل البحر الأحمر ، و قد طلب أمير مصوع من الأتراك التدخل لتخليص مصوع و المنطقة من الاحتلال البرتغالي فاستولى سنان باشا على مصوع عام 1538م ، بعد أن هزم الأسطول البرتغالي و طرد البرتغاليين من المنطقة – للمزيد أنظر :- محمد صالح ضرار : تاريخ سواكن والبحر الأحمر شعب البجه في شرق السودان، ص119.

[٤] يعتبر السناجق أو اللواء هو أهم الوحدات الإدارية والعسكرية في النظم العثمانية و يعنى المنطقة او المقاطعة كما أطلق اسم (لواء) و يعنى العلم او الراية ، و قد أطلق هذا الاسم على الوحدة الإدارية التي تكونت تحت إدارة سيد اللواء والذي يرأس مجموعه من الجند والذين ينضمون تحت لوائه ، ويقوم بتأسيس الإدارة المدنية أيضا و يسمى قائدها بالسيد اللواء أو سناجق بك ، كما يمكن لهذه الوحدة أن تتطور بتوسعها في الأراضي التي تضمها لتصبح إياله يصبح على رأسها بيكلر بك أو أمير الأمراء وتضم عددا من السناجق – للمزيد انظر :-

Sir James Porter: Turkey. Its History and Progress, (Istanbul: Capricorn Publishing centre, 1854), P.104. Siegbert Uhlig: The Encyclopedia of Ethiopia., (London: Oxford university, ؛2013), P.951.

[٥] قائم المقام : هو الشخص الذي يتولى منصب الغير، و هو أعلى منصب إداري في الدولة – للمزيد انظر :- مصطفى عبد الكريم : معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، ص178.



أماكن الوجود البرتغالي بعد موقعة ديو البحرية[١]

و قد امتدت أراضي ايالة الحبشة العثمانية علي الساحل الغربي للبحر الأحمر من ميناء سواكن جنوبا إلي ميناء مصوع وملحقاته وكان ميناء جده ذو الموقع الاستراتيجي الهام علي الساحل الشرقي للبحر الأحمر فجعلته الدولة العثمانية مركزا للإيالة التي تضم سواكن ومصوع ومقرا لإقامة والي إيالة جدة. إذ تم ضم إياله الحبشة إلي إيالة جده وتوحدت الإدارة بينهما من أجل مراقبه الملاحة البحرية في البحر الأحمر لتحركات الأحباش وخلفائهم البرتغاليين و إخبار الدولة العثمانية بأي تحرك عسكري فور حدوثه فكانت الايالة بمثابة القلعة أو الرابط لمراقبه تحركات الأعداء(البرتغاليين)[٢].

و مع بداية القرن السادس عشر الميلادي وأفول نجم دولة المماليك، ظهرت قوتان كان لهما مزيد من الاهتمام بالخليج العربي والبحر الأحمر و هما الدولة العثمانية و البرتغالية، فقوة البرتغاليين ازدادت في المنطقة بعد أن وصلوا إلي غرب الهند في أواخر القرن الخامس عشر الميلادي من أجل السعي وراء التجارة الهندية والاستحواذ عليها من خلال مسارها إلي البحر المتوسط من خلال البحر الأحمر والخليج العربي، وكان العثمانيون قد فرضوا سيطرتهم الكاملة علي مصر عام ١٥١٧م وبالتالي تمت لهم السيطرة علي البحر الأحمر ثم بغداد في عهد حكم السلطان سليمان القانوني، وهذا يدل علي صلتهم بالخليج العربي[٣].

واتخذت التجارة الشرقية منذ عصر دولة المماليك طرقاً بحرية أكثرها شهرة وأهمية هما طريقي المحيط الهندي والبحر الأحمر وذلك قبل اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح. و نتيجة التداخل البحري بين المحيط الهندي والبحر الأحمر، كان هناك اتصال تجاري منتظم بين جهات الهند والخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية والساحل الشرقي لأفريقيا ، فتعرف الملاحين و البحارة علي تلك السواحل وتعاريجها واكتشفوا اثر الرياح الموسمية علي المحيط الهندي. وكان للبحر المتوسط النصيب الأكبر من تجاره العراق وفارس حيث يتم نقلها بحريا من موانى الخليج العربي. فكانت تجاره الهند والعراق وفارس تنقل إلي الساحل الجنوبي للجزيرة العربية ، ومن ثم الإبحار إلي البحر الأحمر ومنها إلي ميناء السويس وأخيرا إلي مدينة الاسكندريه عن طريق البر. و قد كانت المدن التي نشأت في

---

١ أحمد غالب: تاريخ الوطن العربي في العهد العثماني، (العراق: جامعة بغداد للعلوم، دار الموصل للنشر والطباعة، 1983)، ص191.

٢ مراد محمد عدنان: صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي، (بيروت، دار دمشق للنشر، ١٩٨٤م)، ص٨٣.

٣ صالح اوزبران : الأتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي١٥٣٤-١٥٨١، (القاهرة: رسالة دكتوراه، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبه الانجلو المصرية، ١٩٧٩م) ، ص ١٦- ١٧.

جنوب الجزيرة العربية تقع في منتصف الطريق للتجارة الشرقية وتبعاً لذلك أصبحت في درجة من الغني والثراء والقوة نتيجة لمرور التجارة الشرقية بها [١].

الأمر الذي دفع الدولة العثمانية إلى الاستعانة بالقوى الإسلامية متمثلة في القبائل العربية (ممالك سودان وادي النيل العربية) من أجل إنشاء ايالة الحبشة العثمانية و هو ما تم عام (٩٦٢ هـ /١٥٥٥م) على يد القائد العثماني أوزدمير باشا.

و يشكل المحـــيط الهندي منذ القدم أحد أهم الطرق التجارية. فهو ثالث محيطات العالم من حيث المساحة بعد المحيطين الهادئ والأطلسي إذ تبلغ مساحته نحو ٧٤ مليون كم، وقد استخدمه العرب والصينيون والهنود في تجارتهم مئات السنين. و قد أصيب البرتغاليون بعقدة الإنتقام عندما سيطر المسلمون علي الأندلس لفترة طويلة و لسيطرة المسلمون الأتراك علي القسطنطينية عام ١٤٥٣م، من أجل ذلك قاموا بإضطهاد المسلمون و ملاحقتهم داخل الأندلس و خارجها، فجاءت تصرفاتهم فى المحيط الهندي و البحر الأحمر إستكمالا لهذا الإنتقام ضد كل ما هو إسلامي[٢].

١-١ المحيط الهندي

يطل المحيط الهندي علي قارتي آسيا وأفريقيا، فمن قارة آسيا يطل علي جنوب الجزيرة العربية والساحل الغربي للهند ، ومن قارة أفريقيا يطل علي الساحل الشرقي لها، وينفتح علي الخليج العربي من جهة خليج عمان وعلي البحر الأحمر من جهة خليج عدن. و يغطي المحيط الهندي مساحة كبيرة من الساحل الشرقي لقارة أفريقيا إلي جزر الملايو[٣] وجزر الهند الشرقية[٤] وشمال الأراضي الأسيوية التي يقع معظمها في المنطقة الاستوائية بين مدار السرطان ومدار الجدي. و قد اشتهر المحيط الهندي بالدفء والهدوء نوعاً ما ، فتتميز معظم الأراضي المحيطة به بمناخ دافئ بعضها مطير مثل ساحل الهند الغربي (ساحل الملبار[٥]) والبعض الأخر قليل المطر كساحل أفريقيا الشرقي ومنها ما هو جاف كجنوب الجزيرة العربية[٦]. وفي منتصف شهر ديسمبر و حتى شهر فبراير تحمل الرياح الموسمية الشمالية الشرقية السفن من الشمال الغربي للهند (ساحل السليان) والخليج الغربي وجنوب الجزيرة العربية إلي الساحل الشرقي لقارة أفريقيا. أما في شهر ابريل و حتى نهاية شهر سبتمبر كانت الرياح الموسمية الجنوبية العربية تساعد السفن في العودة إلى أوطانها مخترقة المحيط الهندي ، وكان من نتيجة هبوب الرياح الموسمية ، قيام الملاحين و البحارة من الهند وفارس و الجزيرة العربية بالإبحار إلي الساحل الشرقي لإفريقيا والعودة في أخر العام ، فازدهرت التجارة ونمت وبالتالي تم التبادل والامتزاج في الثقافات والعادات والهجرات[٧].

وكانت بضائع متاجر الساحل الغربي للهند مختلفة منها القمح والأرز والزبد (يطلق عليه اسم دهن) وزيت السمسم والأقمشة القطنية والسكر المصنوع من القصب ويسمي سكارى ، ومن متاجر الجزيرة

---

1 Hollingsworth, L.W. : The Asians of East Africa, (London: Oxford university,١٩٦٠) ، P.9.

٢ عبد العزيز عوض: دراسات فى تاريخ الخليج العربي، جـ١، (بيروت: مكتبة الرائد العلمية، ١٩٩١م)، ص١٢.

٣ جزر الملايو : و هي عبارة عن الإقليم الغربي من الإتحاد الماليزي حاليا ، و يعمل سكانها بحرفة الزراعة بسبب مناخها الإستوائى و كثرة الأمطار – للمزيد انظر :-

Mohamed Anwar Omar El-Din : Life, Thoughts and Culture in India, (Malaysia: University Kebangsaan of Malaysia , 2011) , P.121.

٤ جزر الهند الشرقية : هي المنطقة التي تقع جنوب شرقي أسيا و التي تضم كلا من (الهند ، باكستان ، سيريلانكا ، المالديف ، تايلاند ، كمبوديا ، سنغافورة ، الفلبين ، ماليزيا و أندونسيا) – للمزيد انظر :-

Kitchin Thomas : The Present State Of The West –India, (London: Oxford university, 2013), P.13.

٥ ساحل الملبار : هو الشريط الساحلى الواقع جنوب غرب الهند – للمزيد انظر :-

Edward Balfour : Cyclopedia Of India And Of Eastern And Southern Asia ,Second edition, Volume 2 , (Cambridge : Cambridge University Press, 1871) , P.584.

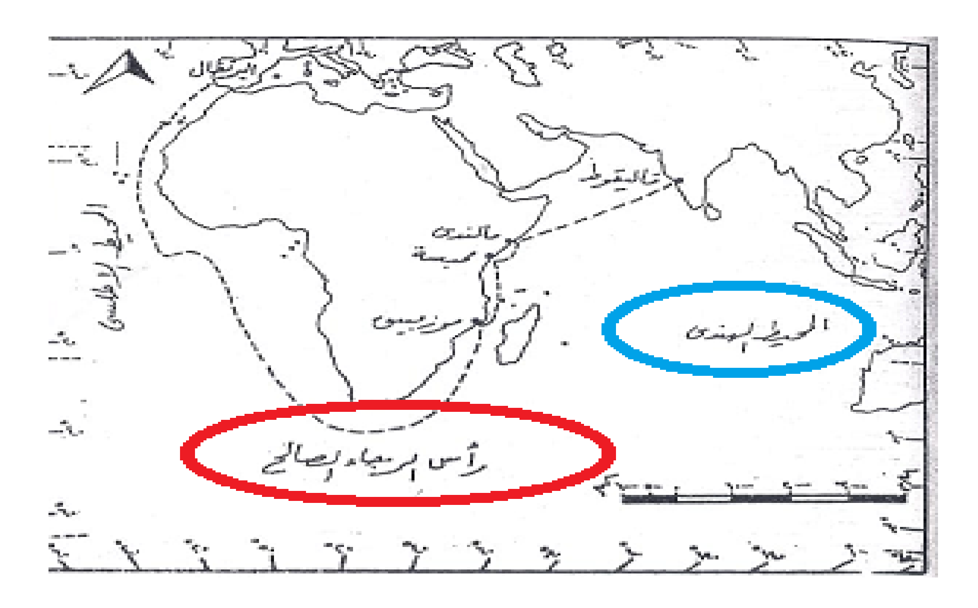
(6) Britain, H, & Ripley, P.J.G. : A Simple History Africa, (London: Cambridge University, 1973), P. 23.

(7) Britain & Ripley: A.Simple History Africa, P.24.

العربية الرماح والفؤوس ذات الأيدي القصيرة والخناجر ومخارز الجلد والخشب التي كان لها ميناء ذو شهرة عالمية هو مرزا ويقع علي ساحل البحر الأحمر ويعرف الآن باسم مخا[١].

وقد اكتسب المحيط الهندي أهمية كطريق تجارى بحري منذ عصر الإغريق والرومان الذين عرفوا الكثير من أسراره وتم لهم الإبحار من جنوب البحر الأحمر ووصلوا إلي شرق أفريقيا وكان إبحارهم بمحاذاة الساحل متعاملين مع بعض المدن الساحلية القائمة عند مصبات الأنهار وقد تم للعرب أيضا معرفة أسرار المحيط الهندي وعليه كثرت رحلاتهم البحرية التجارية إلي ساحل شرق إفريقيا وساحل المليار بالهند وتم لهم تلك المعرفة قبل الإغريق و الرومان بنحو قرنين من الزمان حيث تعاملوا مع تلك السواحل النائية وقاموا بالمتاجرة وحملوا محاصيل تلك الجهات الاستوائية مثل العاج وزيت النخيل والجلود والرقيق وغيره. ومن خلال الدراسة يري أحد الباحثين "*أن هذا النشاط الاستكشافي التجاري قد بلغ قمته في القرن السابع الميلادي حين خرج المحيط الهندي من دائرة المجهول إلي دائرة المعلوم حيث أصبح معروفاً لجميع الدول والبلدان الواقعة علي شواطئه حيث بدأ في التكدس و الازدحام بالتجار من كل صوب ، و كانت الأكثرية غرباً و أسيويين حيث تقدم العرب شرقاً حتى وصلوا إلي الصين وتوطدت علاقاتهم التجارية مع جزر الهند الشرقية والفلبين*"[٢].

و مع بداية القرن الثالث الهجري/القرن التاسع الميلادي أقام العرب المحطات التجارية مما أدي إلي نشأة الموانئ علي الساحل الشرقي الأفريقي. أو علي جزر قريبة من الساحل و بمرور الزمن أصبحت مدناً كبيرة كان لها دوراً رئيسياً ومؤثراً بين تجار ما وراء المحيط الهندي وتجار ما وراء الساحل وهم تجار الداخل رغم بعد المسافة التي تقطعها السفن ومواجهة أخطار المحيط وعواصفه المدمرة وتعدى القراصنة [٣] ، و تجدر الإشارة إلى أنه مع أوائل القرن التاسع الهجري/القرن الخامس عشر الميلادي لم يكن لدى السفن العابرة للمحيط الهندي القدرة علي الإبحار بسفنهم الكبيرة الحجم من المحيط الهندي إلي البحر الأحمر وذلك نتيجة عدم تمكنهم من المرور عبر مضيق باب المندب جنوب البحر الأحمر مع تجنب الصخور و الشعاب المرجانية المدمرة للسفن[٤].



(1) Britain & Ripley: A Simple History Africa, P.29.

(٢) حسن احمد محمود: الإسلام والثقافة العربية في أفريقيا، الجزء الأول، (القاهرة: رسالة ماجيستير، معهد البحوث و الدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبة النهضة للنشر و الطباعة، ١٩٦٣)، ص ٤٢٦ – ٤٢٧.

(3) Europe Publications Limited : Africa South of the Sahara, (London: Oxford university, 1973) P. 9.

(4) Abir. Mordechai : Ethiopia and The Red Sea, (London: Cambridge University, 1980), P. 5.

طريق رأس الرجاء الصالح[١]

ومع بداية القرن العاشر الهجري/ القرن السادس عشر الميلادي كان الأسطول البرتغالي يبحر متجهاً إلي المحيط الهندي من أجل تدمير التجارة العربية عن طريق إحراق السفن العربية أو إغراقها أو تدميرها مما أدي إلي توقفها بعض الوقت فأدي ذلك إلي نجاح البرتغاليين في جذب معظم التجارة الشرقية إلي بلادهم مما أدي إلي توقف إبحار السفن العربية إلي البحر الأحمر[٢]. وكان للبرتغاليين محطات تجارية في المحيط الهندي وقاموا ببناء القلاع من أجل حماية سفنهم علي طريق التجارة الشرقية وكانت تلك المحطات والقلاع تساعدهم بإبعاد السفن العربية عن هذا الطريق البحري ، لذلك كان علي تجارة المحيط الهندي الابتعاد عن طريق البحر الأحمر وتتخذ طريق رأس الرجاء الصالح على أن يتم نقلها علي سفن برتغالية[٣]. وقد تم نقل التجارة الشرقية عبر الطريق البحري الجديد بالدوران حول أفريقيا وأدي ذلك إلي نقل العالم نقله سريعة من العصور الوسطي إلي العصور الحديثة وأصبح ذلك الطريق البحري الجديد سبباً رئيسياً فيما عرف بعد ذلك بحرب التوابل (حرب البهار). كما ساهم في نشأة وتحرك الاستعمار الحديث وكان من أهم عناصر التجارة الشرقية التوابل والأعشاب الطبية والصمغ والبخور و الأخشاب والمعادن والمنسوجات و الأحجار الكريمة[٤].



طريق رأس الرجاء الصالح[٥].

ثم أقامت دولة البرتغال في المحيط الهندي مراكز من أجل محاصرة مدخل البحر الأحمر الجنوبي. فقامت بالاستيلاء علي جزيرة سوقطرة[٦] و جزيرة هرمز في مدخل الخليج العربي عام (٩١٣هـ - ١٥٠٧م) والتي تقع بالقرب من الساحل الجنوبي للجزيرة العربية من أجل إحكام السيطرة و لمنع مرور التجارة الشرقية للوصول إلي البحر المتوسط ومنها إلي القارة الأوروبية وبذلك تضمن البرتغال تحويل جميع عناصر التجارة الشرقية إليها عن طريق رأس الرجاء الصالح وبذلك يتم الاحتكار البرتغالي لها[٧].

(1) Brittan and P.J.Ripley: Simple History Of East Africa, (London: Oxford university, 1973), P.56.

(2) Abir. Mordechai. : Ethiopia and The Red Sea, P.71-72.

(3) Britain, H, & Ripley, P.J.G. : A Simple History Africa, P.63-64.

(٤) نعيم ذكي فهمي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (القاهرة : الهيئة المصرية للكتاب ، ١٩٧٣) ص١٩٧.

(5) Brittan and P.J.Ripley: Simple History Of East Africa, P. 57.

[٦] جزيرة سوقطرة : هي عبارة عن أربع جزر تقع على المحيط الهندي بالقرب من السواحل الإفريقية و تمتد من خليج عدن عدن حتى شبة الجزيرة العربية ، و هي تمتاز بأنها واحدة من أكبر الجزر اليمنية و عاصمتها حديبو و يبلغ طولها حوالى 125كم. – للمزيد انظر :-

Forster Robert : The southern Transitional council, Implications For Yemen's Peace Process , (London: Oxford university , 2017) , P.133- 144.

(7) Ozbaran, Salih.: The Ottoman Response to European Expansion, (Istanbul: Capricorn Publishing centre, 1994), P.69 - 70.

وقد تعرضت السواحل الشرقية للقارة الأفريقية والمطلة علي المحيط الهندي للعديد من هجمات الدول الأستعماريه مثل أسبانيا وهولندا وبريطانيا وفرنسا والبرتغال وكان للجميع تأثير واضح وملموس علي سواحل المحيط الهندي إلا أن البرتغال كان لهم السبق في تلك المساحة المائية الواسعة والكبيرة. و أدركت بريطانيا أن تجارة البحر المتوسط لم تعد تفي بحاجة السوق البريطانية من التجارة الشرقية وأنه لابد من الوصول إلي الشرق ومنابع التجارة الشرقية وبالفعل قامت السفن البريطانية بتحويل تجارتها وخط سيرها البحري إلي المحيط الهندي وتم لها الحصول علي حق احتكار التجارة في المنطقة الواقعة إلي الشرق من رأس الرجاء الصالح، فقد سعت بريطانيا الى تأمين طرق مواصلاتها إلى الشرق الأقصى والهند خصوصاً، وتأمين تجارتها، أيضا سعت روسيا لكى تجد لها منفذاً، وذلك بالإستيلاء على القسطنطينية ومضايق البسفور والدردنيل، والتي أرادت كذلك أن يكون لها النفوذ الأكبر في شبه جزيرة البلقان. أيضا أخذت فرنسا على عاتقها حماية مصالح رعايا النصارى الكاثوليك في بلاد الشام بصفة عامة والمارونيين على الأخص في لبنان، والتي أرادت رعاية مصالحها في هذه المنطقة، ثم استعلي نفوذها في أملاك الدول الأخرى في الساحل الشمالي الإفريقي، وبالتحديد في تونس والجزائر(١).

و قد شكل البحر الأحمر نقطة إغراء للبرتغاليين و ذلك لأنه يؤدي إلي الأماكن المقدسة الإسلامية، و شعروا بوصولهم جدة التي هي بمثابة ميناء مكة علي البحر الأحمر في عام ١٥٠٥م، أنهم ردوا الإهانة التي وجهها المسلمون بسيطرتهم علي القسطنطينية عام ١٤٥٣م. فقد فكر البرتغاليين في السيطرة عليه و ذلك إما لتحقيق أهدافهم الحاقدة ضد المسلمين أو لتثبيط همة المقاومة الإسلامية في الهند و لقطع طريق الإمدادات بين دولة المماليك و بين مسلمي الهند(٢).

١-٢ البحر الأحمر

كان للبحر الأحمر دور هام ومتميز كطريق بحري وملاحي وتجاري بين الشرق والغرب منذ أقدم العصور، فكان للفراعنة والإغريق والبطالمة والرومان ومن بعدهم البيزنطيين وتلاهم الفرس دور عسكري وملاحي وتجاري في البحر الأحمر وكانت السفن الافريقيه والرومانية تجوب البحر الأحمر حامله الأقمشة المصبوغة والأدوات المصنوعة من الصفيح والحديد والنحاس وكذلك القصبة وغيرها وكان في المقابل خامات تلك الجهات مثل القرفة واللبان والبخور ذو الروائح العطرة والصمغ و دروع السلاحف والعاج والرقيق(٣). فقد ارتبط هذا البحر بالتزاحم والتطاحن الاستعماري لقارة أفريقيا عامة وللساحل الشرقي الأفريقي المطل علي الهندي خاصة. وكانت المناطق المطلة سواء علي البحر الأحمر أو المناطق الداخلية لها أهميتها مما جعل جميع الدول الاستعمارية تسرع في الاستيلاء علي أكبر مساحة قبل غيرها من الدول لأن البحر الأحمر كان ومازال يمثل الطريق البحري الطبيعي و المؤدي إلي مناطق الشرق القريبة والبعيدة. وبالرغم من ذلك فقد فقد البحر الأحمر أهميته بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح عام (٩٠٤هـ - ١٤٩٨ م) وذلك بالدوران حول قارة أفريقيا ، وتبعاً لذلك أصبح طريق رأس الرجاء الصالح الطريق الرئيسي البحري للشرق وتجارته(٤).

و اعتبر البحر الأحمر كأقصر شريان مائي يربط القارات. ومن هنا جاءت المحاولات المتكررة من أجل السيطرة عليه ممثله في دوله البرتغال والاستحواذ عليه وعلي موانيه علي الشاطئ الأسيوي الشرقي و الشاطئ الأفريقي الغربي ولكن الدولة المملوكة ثم من بعدها العثمانية لم تمكن البرتغال من إتمام مشروعها وتحقيق هدفها.

---

(١) محمد حامد عبد الله إبراهيم : علاقة بريطانيا بزنجبار في عهد السلطان برغش ١٨٧٠ إلي ١٨٨٠ (القاهرة : رسالة دكتوراه ، معهد البحوث والدراسات الافريقيه، جامعة القاهرة، ١٩٩٧)، ص ٣- ٨ .

[٢] مصطفي عقيل: التنافس الدولي في الخليج العربي ١٦٢٢م – ١٧٦٣م، (بيروت: المكتبة العصرية للنشر، ١٩٨١م)، ص٢٩.

(3)Oliver,Roland & Gervase,Mathee.: History of East Africa, (London :Cambridge University, 1979), . P.94 – 95.

(٤) شوقي عطاالله الجمل : سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٤) ، ص٥- ٦ .

و يتميز البحر الأحمر بشكل شريطي يفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا و تطل عليه عشر دول أربع منها في قارة آسيا وهي (اليمن ، المملكة العربية السعودية ، الأردن وفلسطين) والست الدول الباقية في قارة أفريقيا وهي (مصر ، السودان ، إرتيريا ، أثيوبيا ، جيبوتي ، والصومال)(١)، كما يعد البحر الأحمر بحراً طويل السواحل و نتيجة لذلك التكوين برز دور الدول المطلة عليه في الصراع الدائم باعتباره أقصر الطرق التي تربط الشرق بالغرب زيادة علي موقعه المتميز والفريد إذ يقع بين البحر المتوسط والمحيط الهندي متخذاً شكلاً مستطيلاً منحرفاً بين الشمال الغربي والجنوب الشرقي فحقق التواصل و الاندماج بين البحر المتوسط والمحيط الهندي كما لو كان جسراً عائماً حيث قرب المسافة واختصر الزمن بين الشرق والغرب (٢). كما أن سواحل البحر الأحمر صحراوية مما أدى إلى التداخل بين قارتي آسيا و أفريقيا وذلك نتيجة ضيق البحر الأحمر وعدم اتساعه وكثرة الجزر الواقعة فيه مما أدى إلى قرب المسافة بين الساحلين الشرقي الأسيوي والغربي الأفريقي. كما أن باب المندب كان معبراً تبادلت فيه الهجرات والثقافات(٣). وكان يطلق علي السفن التي تبحر في البحر الأحمر اسم (الجلاب) ويتم بناؤها وربطها بنوعية خاصة من الحبال المتينة التي تتحمل المياه و ملوحتها. وتتميز سواحل البحر الأحمر أيضا بأنها مستقيمة قليلة التعاريج، و توجد به خلجان كبيرة في الشمال مثل خليج العقبة في الجهة الشرقية وخليج السويس في الجهة الغربية أما في الجنوب فيوجد المنفذ الطبيعي للبحر وهو مضيق باب المندب حيث يتم التقاء البحر الأحمر بالمحيط الهندي ، ولذا كان باب المندب ذو موقع استراتيجي مهم من أجل الإشراف علي حركة إبحار السفن من و إلي البحر الأحمر. كما توجد بالبحر الأحمر الكثير من الموانيء الهامة علي ساحليه الشرقي و الغربي فتقع علي الساحل الشرقي الأسيوي من الجنوب إلي الشمال كلا من ميناء مخا(٤) و الحديدة(٥) و جيزان(٦) و القنفذة(٧) و جدة(٨). أما علي الساحل الغربي الأفريقي مصوع و سواكن والطور والسويس(٩).

وفي العصور القديمة كانت الملاحة في هذا البحر شاقة وعسيرة خلال شهور السنة حيث درجه الحرارة العالية وهبوب الرياح العاصفة التي تضر السفن ولا تساعد علي الإبحار ويفتقر البحر الأحمر إلي المواني الطبيعية الصالحة لكي تكون مرسى آمن للسفن، حيث أن غالبيه السفن لا تجد مكاناً آمنا تأوي إليه أثناء العواصف المدمرة بل كانت مجبرة علي الاستمرار في الإبحار حتى نهاية الرحلة وأحياناً تلجأ إلي الشاطئ الشرقي أو الغربي مجبرة علي إفراغ شحنتها التي يتم نقلها بطريق البر الذي يفتقد الأمن والسلامة فكانت المشاكل والمتاعب تواجه التجار سواء في الهضاب أو السهول أو

(١) شوقي عطاالله الجمل : ولاية الحبشة العثمانية بين إيالة جدة والإدارة المصرية، ص ١٧٨.

(٢) عبد الحميد القيسي : البحر الأحمر أهميته الاقتصادية و الإستراتيجية، (العراق: مركز دراسات القطر العربي ، جامعة البصرة ، ١٩٨٦)، ص٢٣.

(٣) محمود توفيق محمود : مواقف القوى من البحر الأحمر. البحر الأحمر في التاريخ و السياسة الدولية المعاصرة، (القاهرة: رساله ماجستير، كليه الأداب ، جامعة عين شمس، ١٩٧٩)، ص٢٣٤.

٤ ميناء مخا : هو أقدم المواني بشبة الجزيرة العربية و قد أشتهر بتصدير القهوة بين القرنين الخامس عشر و القرن السابع عشر ، و هو يبعد عن مدينة تعز حوالي 100كم. و عن مضيق باب المندب حوالي 40كم ، و تبلغ مساحة الميناء حاليا 466كم – للمزيد انظر :-

www.taizgov.com accessed on 23.05.2018

٥ ميناء الحديدة : يقع هذا الميناء في منتصف الساحل الغربي لليمن على البحر الأحمر، و يحده من الناحية الغربية مدينة رأس الكثيب ، و قد أعيد إنشائه عام 1961 بالتعاون مع الإتحاد السوفيتي – للمزيد انظر :- نعيم ذكي فهمي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، ص213.

٦ ميناء جيزان : يقع على ساحل البحر الأحمر وهو يبعد عن مضيق باب المندب حوالي 190كم ، و يربط الطرق التجارية الهامة بين كلا من أوروبا و الخليج و شرق أفريقيا – للمزيد انظر :-

www.taizgov.com accessed on 23.05.2018

٧ ميناء القنفذه : تعد مدينة القنفذة هي أكبر محافظات مكة المكرمة و التي تطل على ساحل البحر الأحمر ، و تبعد عن مكة المكرمة حوالي 360كم و عن مدينة جدة حوالي 334كم ، و قد قدر للمنطقة أن تشهد العديد من النزاعات بين القوى العظمى و خاصة العثمانيون و الإيطاليون – للمزيد انظر :-

www.taizgov.com accessed on 23.05.2018

٨ ميناء جدة : هو أكبر المواني التي تتبع المملكة العربية السعودية و يقع على ساحل البحر الأحمر ، و قد أنشئ في عهد ثالث الخلفاء الراشدين عثمان بن عفان عام 646 م – للمزيد انظر :-

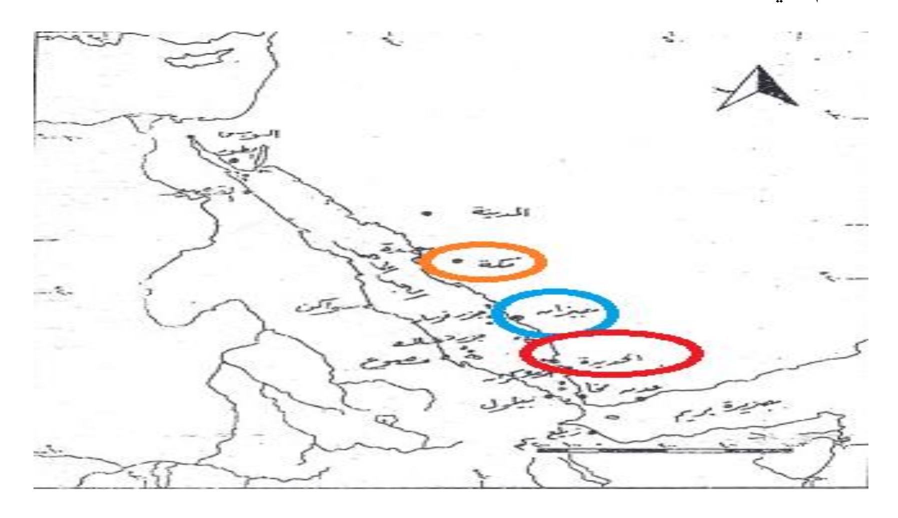
www.taizgov.com accessed on 23.05.2018

(٩) عبد الحميد القيسي : البحر الأحمر أهميته الاقتصادية و الإستراتيجية، ص ٢٥ .

الصحاري كتعدي القبائل في أماكن تواجدها ودفع الإتاوات لها لأجل الحماية من قطاع الطرق وبرغم تلك الصعوبات والمصاعب كان طريق البحر الأحمر دائماً قبلة أنظار تجار الهند والشرق الأقصى[١]. كما كان لتواجد القراصنة البريطانيين والهولنديين والفرنسيين في المحيط الهندي داخل سفن جيدة التسليح كبير الأثر في جعل مياه المحيط غير آمنه فبدأ التجار الهنود بتوجيه رحلاتهم البحرية علي سفن خاصة مملوكة لديهم بتسليح قوي فعال عبر البحر الأحمر[٢].

وقد أطلق علي البحر الأحمر أسماء عديدة في عصور وعهود زمنية فكان الفراعنة يطلقون عليه الأخضر العظيم ، أما الرومان أطلقوا عليه أسم البحر الإريتري ، أما العرب فقد أطلقوا عليه أكثر من أسم مثل البحر الحبشي والبحر الفرعوني وبحر عيذاب وبحر السويس وبحر جدة وغلبت عليه تسميته بالأحمر وهذه التسمية لها أصل فارسي إذ تعني بحر الملك الأحمر ومع مرور الزمن اختصر الاسم إلي البحر الأحمر وأطلق عليه الجغرافيون والمؤرخون العرب عدة أسماء أهمها بحر القلزم والخليج البربري وبحر الحجاز[٣]. ويتميز البحر الأحمر بوجود الشعاب المرجانية الحمراء والسوداء التي تعيش في مياهه وهو من البحار الشديدة الملوحة حيث لا تصب فيه أنهار ويمتاز بتواجد شجر اليسر واللؤلؤ والمرجان في مياهه وتتكاثر أوراق نباتيه مائية حمراء اللون علي سطح مياهه وربما جاءت تسميته بالأحمر من ذلك[٤].

وقد تطور حال العرب السياسي بعد أن تم لهم السيطرة علي البحر الأحمر بعد انتشار الإسلام إذ أصبحت لهم السيطرة عليه ماعدا الساحل الغربي الأفريقي فقد ظلت خارج سيطرتهم بالرغم من قله موارده وسكانه وبدأ العرب في إرسال حملات تأديبية بين الحين والآخر ضد القراصنة والعابثين. وقد أبدى القائد العربي عمرو بن العاص رغبته للخليفة عمر بن الخطاب في إيصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر بواسطة قناة تخرج من نهر النيل إلا أن الخليفة عمر بن الخطاب أبدي اعتراضه بادئ الأمر لوجهه نظره العسكرية إذا خشي من الروم استخدامها في قتالهم ضد العرب ولكن بعد أن أمن هذا الجانب وشعر بأهميتها خاصة عند إرسال القمح إلي إقليم الحجاز أمر بإعادة حفر القناة القديمة والتي عرفت بقناة أمير المؤمنين وعليه أخذت تجاره الشرق تسير عبر البحر الأحمر إلي القاهرة ثم الإسكندرية ثم إلي أوروبا[٥].



(١) السيد يوسف نصر : جهود مصر الكشفية في أفريقيا في القرن التاسع عشر، (القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب، ١٩٧٩ م) ، ص٨.

(2) L.W.Hollingsworth.: The Asians of East Africa, P.15.

(٣) عبد الحميد القيسى : البحر الأحمر أهميته الاقتصادية و الإستراتيجية، ص٤٠.

(٤) نوال سراج : جدة في مطلع القرن العاشر الهجري- السادس عشر الميلادي ، (مكة المكرمة: كليه الدراسات العليا التربوية، جامعة الملك عبد العزيز، مكتبة الطالب الجامعي ، ١٩٨٦م)، ص ٢٤.

(٥) عبد الحميد القيسي : البحر الأحمر أهميته الاقتصادية و الإستراتيجية، ص٤٨.

أهم مواني البحر الأحمر(١)

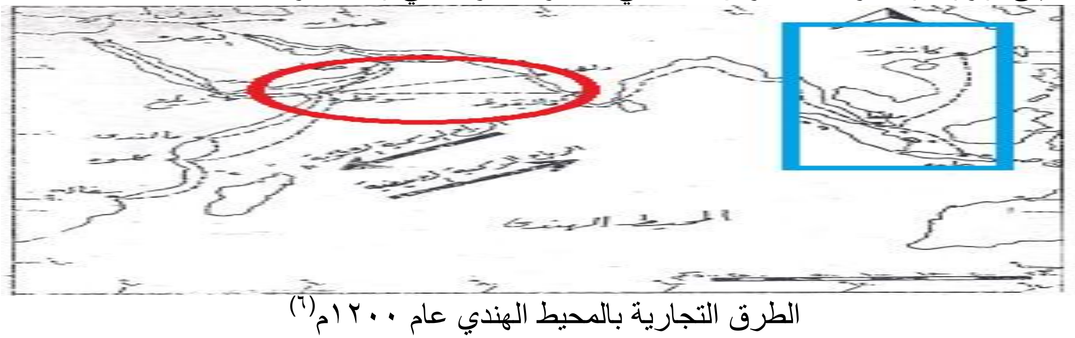
و قد كان لطريق البحر الأحمر الكثير من المميزات والعيوب فمن مزاياه أنه يقلل الكثير من المصاعب والمخاطر والنفقات المالية التي تنجم عن النقل إذ كانت التجارة الشرقية الآتية من الصين عليها أن تسلك طريق البحر الأحمر الذي كان يتميز بأنه اقصر الطرق البحرية من أجل الوصول إلي مواني أوروبا. أما عيوبه فكانت تنحصر في العواصف والتيارات البحرية القوية والشعاب المرجانية فقد تم التغلب علي العواصف والتيارات البحرية القوية بالتقدم في فن الملاحة ، وبناء السفن الضخمة القوية أما عن الشعاب المرجانية فقد تم التعرف علي أماكن تواجدها لتجنبها أثناء الإبحار(٢)، وهكذا كان ينظر إلي البحر الأحمر علي أنه شريان مائي بحري تجاري هام وضروري من أجل التواصل التجاري بين الشرق والغرب ، وبدأت أهميته في الظهور عندما بدأ التنافس يتفاعل بين الدول المطلة عليه والمجاورة لسواحله(٣). وقد جاءت معظم الثروات من رسوم الجمارك وقوافل التجار التي تقوم بنقل البضائع من السفن المبحرة في البحر الأحمر إلي البحر المتوسط عبر أراضي الدولة المملوكية وكانت رسوم الجمارك ضخمة وهائلة، أي أن ما قيمته عشرة ألاف جنيه من التوابل الهندية يدفع عنها ثمانية أو تسعة ألاف جنيه جمارك مقابل مرورها خلال أراضي الدولة المملوكية بالإضافة إلي القوافل التي كانت تدفع ضريبة أخرى وهي حماية من التعدي لقطاع الطرق، وكان هناك العديد من الطرق البرية والبحرية التي تمر عبرها التجارة الشرقية بعضها ينتهي عند البحر الأحمر والأخر أما عند الخليج العربي أو عند سواحل آسيا ومنها إلي أوروبا ولكن الأوضاع تغيرت بعد سقوط القسطنطينية عام ١٤٥٣م علي يد العثمانيين وظل بعد ذلك أربع طرق بعضها بري والآخر بحري(٤):

أ. طريق بحري من الشرق الاقصي إلي البحر الأحمر.

بعد الوصول إلى البحر الأحمر والإبحار منه شمالا ينضم إلي طريقين الأول عبر صحراء سيناء فدمشق ثم موانئ البحر المتوسط ومنها إلي أوروبا أما الثاني عبر الصحراء إلى القاهرة براً ومنها إلي الاسكندريه ثم إلي ميناء دمياط ثم إلي أوروبا بحراً عبر البحر المتوسط ، وكان هذا الطريق أكثر أمناً ويسراً وسهوله إلا أنه مكلف الكثير من المال والجهد وتوفير الأمن للقوافل ونتيجة لذلك ازدادت ثروة سلاطين المماليك من فرض الضرائب والمكوس إذ كانوا كوسطاء بين تجار الشرق والغرب.

ب. طريق بحري من الصين إلى الخليج العربي.

و يبدأ الطريق البحري من دولة الصين إلي الخليج العربي وينتهي في طرق برية وفروع نهرية من ميناء البصرة إلي بغداد حيث ينقسم إلي فرعين الأول شمالاً إلي مدينه ديار بكر والثاني غرباً إلي دمشق التي يخرج منها موانئ البحر المتوسط جنوباً إلي القاهرة وشمالاً من أجل الالتقاء بالقادمين من آسيا إلى أوروبا ويعتبر هذا الطريق احتياطي للتجارة الشرقية في وقت الأزمات(٥).



الطرق التجارية بالمحيط الهندي عام ١٢٠٠م(٦)

١ الجواهرجي، ابتسام محمد أحمد صادق: أهمية جزر البحر الأحمر في الصراع بين القوى الإسلامية والبرتغالية في القرن 16، (القاهرة: رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبة الفهد للنشر و الطباعة ، 1988)، ص28.

(٢) محمد نصر الدين محمد إبراهيم عثمان : السياسة العثمانية في جنوب البحر الأحمر وساحل الصومال، (القاهرة: رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، ١٩٩٧م) ، ص١١- ١٥.

(٣) سيدة إسماعيل الكاشف : البحر الأحمر والفتح العربي . البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة (القاهرة : رسالة دكتوراه، كلية الأداب، جامعة عين شمس ، ١٩٧٩)، ص ٩٣- ١٠٣.

(4) Moorehead, Alan.: The Blue Nile, P.85.

(٥) نعيم زكي فهمي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، (القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب، ١٩٧٣)، ص١١٧-١٢٦.

٦ Europe publications limited: Africa South Of The Sahara,(London: Oxford university, 1973), P.9.

جـ. طريق برى.

و يبدأ هذا الطريق من أواسط قارة آسيا والهند حيث يتقابل هذا الطريق مع القوافل القادمة من الصين في مدينة بخارى ثم ينقسم إلي فرعين الأول إلي بحر قزوين فنهر الفولجا وبلغاريا أما الثاني فيتجه إلي البحر الأسود ، وينقسم إلي فرعين الأول إلي القسطنطينية فأوروبا أما الثاني إلي بغداد و ديار بكر وحلب فالبحر المتوسط فأوروبا ونادراً ما كان يستخدم ذلك الطريق.

د. طريق برى/ بحري.

و هو الذي يبدأ من دولة الصين إلي دولة الهند بحراً ثم يأخذ مجري الطريق البحري من الصين إلي الخليج العربي بفرعيه إلي الخليج العربي والبحر الأحمر وقد تميز هذا الطريق بخاصية فريدة من بدايته حتى نهايته فقد كانت تسيطر عليه دولتان تجاريتان و هما دولة الصين عند طرف البداية و الدولة المملوكية في مصر عند طرف النهاية ، وظهرت أهميه هذا الطريق بعد اشتعال الحروب والثورات واختلال الأمن في أواسط أسيا والهند ، وقد وجه التجار المصريون الدعوات لتجار الشرق الأقصى من أجل دعم استمرارية التجارة سواء أكانت في الموانئ المصرية أو موانئ البحر الأحمر[١].

ونتيجة لكثرة هجمات الأسطول البرتغالي علي موانئ البحر الأحمر كان لابد من تواجد أسطول بحري عثماني قوى سواء من استانبول أو البصرة لمواجهة تلك الهجمات، الأمر الذي أدى في النهاية لظهور فكرة إيصال البحر الأحمر بالمتوسط بقناة صالحة للملاحة يتفرع من نهر النيل من أجل تسهيل إبحار الأسطول العثماني من المتوسط إلي الأحمر سريعا عند الشعور بالخطر وتكون نهاية القناة ميناء السويس. فكان قليج علي باشا بايلر باى[٢] قبودان باشا[٣] صاحب فكرة إيصال البحرين عام ١٥٦٨م في عهد السلطان سليم الثاني[٤] وبدأت المناقشة والتحضير للمشروع إلا أنه تم التأجيل، وفي عام ١٥٨٦ أعيدت مناقشة المشروع في عهد السلطان مراد الثالث[٥] إلا أن وصول حملة أسبانية إلي ميناء جدة وقيامها بالتخريب أجل مناقشة المشروع مرة أخرى. ثم تم مناقشة المشروع والعمل علي تنفيذه علي وجه السرعة و كم من السفن التي تستطيع البقاء في تلك القناة و كم منها الذي يستطيع العبور عبر البحر الأحمر[٦].

ونظرا لوقوع الحرب بين الدولتين العثمانية و الصفوية أجل المشروع مرة أخرى رغم تحمس فرنسا له لأن نقل الأسطول العثماني من البحر المتوسط إلي البحر الأحمر فالمحيط الهندي لقتال أسبانيا سيضعف من قوتها مما يسهل لها الاستيلاء علي ممتلكاتها. ثم توفي قليج علي باشا عام ١٥٨٧م فتقرر التأجيل نهائياً بدعوي ارتفاع التكاليف وكان التأجيل في بادئ الأمر بسبب الحرب ثم جاءت الفكرة من

(1) Abir Mordechai.: Ethiopia and The Red Sea, P.9.

٢ قليج على باشا : هو علج على و الذي ولد عام 1500م ، في منطقة كلابر في جنوب إيطاليا و أسر هناك حين ذهابه للدراسة عام 1520م ، و بعد خروجه من الأسر تولى العديد من المناصب التي تدرج فيها سريعا حتى أطلق علية السلطان لقب (قلج) و التي تعنى السيف. و قد عين حاكما على القسطنطينية عام 1534م حتى توفى عام 1587م – للمزيد انظر :- محمد يوسف : دور قليج على باشا بايلر باى الجزائر في معركة ليبانت عام 1571م ، (الجزائر: المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية ، العدد 21 ، جامعة تيزى وزو، 2000) ، ص79-80.

٣ قبودان باشا : هي إحدى المناصب التي عرفت أثناء العصر العثماني و التي تعنى القائد الأعلى.

٤ السلطان سليم الثاني : هو الخليفة العثماني الحادي عشر و هو ابن سليمان القانوني و قد كان شاعرا ، و قد أعطى الكثير من سلطاته لوزرائه و يقال بأنه توفى نتيجة الإفراط الشديد في تناول الخمور ، لكن هناك رأى أخر يقول بأنه توفى نتيجة انزلاق قدميه في الحمام. و قد بدأت فرنسا في عهده بإرسال إرساليات نصرانية كاثوليكية إلى رعاياها في الدولة العثمانية. – للمزيد انظر :- أوزتونا : تاريخ الدولة العثمانية، ص381-383.

٥ مراد الثالث : هو ابن السلطان سليم الثاني بن سليمان القانوني ، و قد ولد عام 1546م ، و تولى الخلافة عام 1574م. و قد قد منع شرب الخمر بمجرد تولية السلطة ، ووصلت حدود الدولة في عهدة أوجها حتى أنها أصبحت تهدد فيينا – للمزيد انظر :- محمد فريد بك المحامى : تاريخ الدولة العلية العثمانية، ص191.

6 Sarinay Yusuf: Ottoman Archives and Ethio- Ottoman Relations,(Istanbul: Capricorn Publishing centre, 1999) P.26.

جديد في عهد السلطان مصطفي الثالث (١٧٥٧-١٧٧٤) حيث أسند إلي البارون دي توت[١] ولكنه توقف بسبب وفاه السلطان وأخيراً ظهر المشروع بشكل جديد وجدي في عهد محمد سعيد باشا والى مصر وأستكمل تنفيذه بقناة مباشرة تصل بين البحرين (المتوسط والأحمر) في عهد الخديوي إسماعيل باشا والي مصر[٢].

و قد برزت أهمية البحر الأحمر مع ظهور الثورة الصناعية في بداية القرن التاسع عشر الميلادي، حيث اتجهت أنظار الدول الأوربية نحوه كطريق تجارى بعد أن كانت قد تحولت إلى طريق رأس الرجاء الصالح منذ القرن الخامس عشر الميلادي. و قد تميز البحر الأحمر في القرن التاسع عشر بأتساعه وكبر حجم التجارة الأوروبية وكان ذلك من العوامل الرئيسية والمحركة في علاقة الدول الأوروبية بالدول التي تمثل أسواقاً تجارية لها مما دفع بها إلي إرساء قواعد التمثيل السياسي والتجاري وإرسال الحملات العسكرية وإبرام المعاهدات ودفع الأساطيل البحرية إلي مياه الشرق بقصد السبق للحصول علي مراكز تجارية[٣]. فنجد أن البحر الأحمر مازال يتمتع بموقع فريد بكافة المقاييس سواء أكانت سياسية أو اقتصادية أو عسكرية أو إستراتيجية بالإضافة إلي توسطه قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا فهو همزة الوصل فيما بينهم وبالرغم من كل تلك الصعوبات سواء أكانت بحرية أم برية فإن طريق البحر الأحمر ظل دائماً قبلة ومحط أنظار التجار والتجارة العالمية.

الخاتمة

من خلال الدراسة يتضح لنا النتائج المهمة التي توصل إليها البحث ألا و هي: كان الهدف الأسمي للغزو البرتغالي هو السيطرة علي منطقة الخليج العربي و الممرات المائية من خلال ستارها الديني و هو نشر المسيحية و تحطيم القوة الإسلامية، و تشكيل إمبراطورية عظمي تنافس إمبراطورية الدولة العثمانية، و إحتكار تجارة الهند الشرقية.

كما تم التعرف علي الأهداف التي كانت تسعي إليها الدولة العثمانية فى البلدان العربية فى الحد من الخطر الصليبي و قوة الصفويين و المماليك و ضم البلدان العربية المسلمة والتي تعد إمتدادا طبيعيا للدولة العثمانية و ذلك من أجل حماية طرق التجاة الشرقية و التي تعد مصدرا هاما للتجار العرب. كما تمثلت أهم النتائج في جعل البحر الأحمر بحيرة إسلامية أمنة و خالية من الخطر البرتغالي و تأمين مناطق شمال الخليج العربي.

و أخيرا تم التعرف علي القيمة التاريخية و الحضارية للمحيط الهندي وللبحر الأحمر كلا منهما يكمل الأخر فيجعلان الطريق البحري طريقاً سهلاً ونافعاً و ما على الدول المطلة عليهما أو المجاورة لهما سوى استغلال تلك الخاصية لتحقيق الاستفادة القصوى للجميع.

---

١ دى توت : هو فرنسي الجنسية ، لكنة مجرى الأصل. فقد ولد بالمجر عام 1733م ، و انتقل إلى إستانبول عام 1755م ليعمل مبعوثا للسفارة الفرنسية بتركيا – للمزيد انظر :- نهيج عثمان ، شفيق حجا ، منير البعلبكى : المصور في التاريخ ، (بيروت : جامعة بيروت العربية، كليه الأداب، دار العلم للملايين للطباعة والنشر، 1982)، جـــ 6، ص133.

(٢) محمد حسن : فكره ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط عام ١٥٨٦، (تونس: المجلة العربية التاريخية للدراسات العثمانية، العدد ٩، ١٩٩٤)، ص٤٠٤ ـ ٤٠٥.

(٣) شوقي عطا الله الجمل : سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ص ١٨.

قائمة المصادر و المراجع

المراجع العربية

- أحمد غالب:تاريخ الوطن العربي في العهد العثماني، (العراق:جامعة بغداد للعلوم، دار الموصل للنشر والطباعة، ١٩٨٣).
- أركان حرب فريق متقاعد عاطف باشا: يمن تاريخي، (استانبول: دار سعادت منظومة أفكار(مطبعة سى رقم ٥٤)، ١٨٦٥م).
- حسين لبيب ، تاريخ الأتراك العثمانيين، جـ٣، (القاهرة: مطبعة الواعظ للنشر،١٩١٧).
- السيد يوسف نصر: جهود مصر الكشفية في أفريقيا في القرن التاسع عشر، (القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب، ١٩٧٩).
- شوقي عطاالله الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٤).
- عبد الحميد القيسي : البحر الأحمر أهميته الاقتصادية و الإستراتيجية، (العراق: مركز دراسات القطر العربي ، جامعة البصرة ، ١٩٨٦).
- محمد ثريا : السجل العثماني، المجلد الأول، (استانبول: مؤسسة فيصل للتمويل للنشر والطباعة،١٨٩٠).
- محمد صالح ضرار : تاريخ سواكن والبحر الأحمر شعب البجه في شرق السودان،(السودان :جامعه الخرطوم، الدار السودانية للكتب للنشر والطباعة، ١٩٨١).
- محمد على الصلابى : الدولة العثمانية عوامل النهوض و السقوط ،(بيروت : دار المعرفة للنشر ، ١٩٦٣).
- مصطفى عبد الكريم : معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، (الرياض: جامعه الرياض، مطبعة الملك فهد ، ٢٠١٦م).
- نعيم ذكي فهمي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، (القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب ، ١٩٧٣).
- نهيج عثمان ، شفيق حجا ، منير البعلبكى : المصور في التاريخ ، جـــ٦، (بيروت : جامعة بيروت العربية، كليه الأداب، دار العلم للملايين للطباعة والنشر، ١٩٨٢).
- نوال سراج : جدة في مطلع القرن العاشر الهجري- السادس عشر الميلادي ، (مكة المكرمة: كليه الدراسات العليا التربوية، جامعة الملك عبد العزيز، مكتبة الطالب الجامعي ، ١٩٨٦م).
- هاشم محمد أمين ، السودان : الأرض الموارد و السكان " دراسة جيوبولتيكية في وحدة أراضى القطر " ، (الخرطوم : مركز البحوث و الدراسات ،جامعة أفريقيا العالمية ، ٢٠٠٣).

الرسائل العلمية

رسائل الماجيستير

- ابتسام محمد أحمد صادق: أهمية جزر البحر الأحمر في الصراع بين القوى الإسلامية والبرتغالية في القرن ١٦، (القاهرة: رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبة الفهد للنشر و الطباعة ، ١٩٨٨).
- حسن احمد محمود: الإسلام والثقافة العربية في أفريقا، الجزء الأول، (القاهرة: رسالة ماجيستير، معهد البحوث و الدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبة النهضة للنشر و الطباعة، ١٩٦٣).
- محمد نصر الدين محمد إبراهيم عثمان : السياسة العثمانية في جنوب البحر الأحمر وساحل الصومال، (القاهرة: رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، ١٩٩٧م).
- محمود توفيق محمود : مواقف القوى من البحر الأحمر. البحر الأحمر في التاريخ و السياسة الدولية المعاصرة، (القاهرة: رساله ماجستير، كليه الأداب ، جامعة عين شمس، ١٩٧٩).

رسائل الدكتوراة

- سيدة إسماعيل الكاشف : البحر الأحمر والفتح العربي. البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة، (القاهرة: رسالة دكتوراه، كلية الأداب، جامعة عين شمس ، ١٩٧٩).

- صالح اوزبران : الأتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي١٥٣٤-١٥٨١، (القاهرة: رسالة دكتوراه، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة، مكتبه الانجلو المصرية، ١٩٧٩م).
- محمد حامد عبد الله إبراهيم : علاقة بريطانيا بزنجبار في عهد السلطان برغش ١٨٧٠ إلي ١٨٨٠ (القاهرة : رسالة دكتوراه ، معهد البحوث والدراسات الافريقيه، جامعة القاهرة، ١٩٩٧).

المجلات و الدوريات

- محمد حسن : فكره ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط عام ١٥٨٦، (تونس: المجلة العربية التاريخية للدراسات العثمانية، العدد ٩، ١٩٩٤).
- محمد يوسف : دور قليج على باشا بايلر باى الجزائر في معركة ليبانت عام ١٥٧١م ، (الجزائر: المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية ، العدد ٢١ ، جامعة تيزى وزو، ٢٠٠٠).

المصادر الأجنبية المنشورة

- Edward Balfour: Cyclopedia Of India And Of Eastern And Southern Asia, 2nd edition, Volume 2 , Cambridge : Cambridge University Press, 1871.
- Ozbaran, Salih.: The Ottoman Response to European Expansion, Istanbul: Capricorn Publishing Centre, 1994.
- Sarinay Yusuf: Ottoman Archives and Ethio- Ottoman Relations, Istanbul: Capricorn Publishing Centre, 1999.
- Siegbert Uhlig: The Encyclopedia of Ethiopia., London: Oxford university, 2013.

المراجع الأجنبية

- Abir. Mordechai: Ethiopia and The Red Sea, (London: Cambridge University, 1980).
- Anna Lewis:The First Circumnavigation of Africa, (London: Oxford university, 1997).
- Barber Noel: Lords Of The Golden Horn From Suliman The Magnificent To Kamal Ataturk, (London: Oxford university,1976).
- Britain, H, & Ripley, P.J.G.: A Simple History Africa, (London: Cambridge University, 1973).
- Europe Publications Limited : Africa South of the Sahara, (London: Oxford university, 1973).
- Forster Robert : The southern Transitional council, Implications For Yemen’s Peace Process , (London: Oxford university , 2017).
- Hollingsworth, L.W. : The Asians of East Africa, (London: Oxford university,١٩٦٠).
- Kitchin Thomas: The Present State Of The West – India, (London: Oxford university, 2013).
- McBrien : Catholicism “A Guide To The Eastern Catholic Churches” , (London , 2011).
- Mohamed Anwar Omar El-Din : Life, Thoughts and Culture in India, (Malaysia: University Kebangsaan of Malaysia , 2011).
- Muir William: The Mameluke Or Slave Dynasty Of Egypt.(1260:1517), (London: Cambridge University, 1996).

- Oliver, Roland&Gervase,Mathee.: History of East Africa,(London:Cambridge University, 1979).
- Sir James Porter: Turkey. Its History and Progress, (Istanbul: Capricorn Publishing centre, 1854).

المواقع الإلكترونية:

- الهيئة العامة للموانئ السعودية ,ويكيبيديا، اخر تعديل ٢٠١٨/٣/١٨ https://www.Taizgov.com Accessed 23.05.2018

The role of waterways in the ottoman – Portuguese conflict in the 16th Century

Saber Abd El–Romhan[1] Noha Azmy[1] Moataz Marie[1]

[1]Faculty of Tourism and Hotels, University of Sadat City.

Abstract

The research addressed the central role of water ways during the Ottoman-Portuguese conflict in the 16th century, and this is because of the importance of these corridors for eastern trade since the Mamluk period, and therefore the research reviewed the importance of the Red Sea and the Indian Ocean as waterways and recognize their geography and their role in the rivalry between the Ottoman and Portuguese sides to impose their full control over them, as the research showed the Ottoman role in addressing the Portuguese threat. The results of the research, which highlighted the importance of the strategic location of the Arab world, as it connects the three continents of the world: Asia, Africa and Europe, and showed the historical and civilizational value of the Indian Ocean as a commercial route and the discovery of the path of the Cape of Good Hope and the role it played in changing the course of eastern trade, as well as the historical and civilizational value of the Red Sea as the shortest water artery connecting the continents and also showed its defects.

Keywords: Waterways, ottoman – Portuguese conflict, 16th Century.